

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN LISAN DEWAN NEGARA
MESYUARAT PERTAMA, PENGGAL KEEMPAT
PARLIMEN KE-EMPAT BELAS**

PERTANYAAN : JAWAB LISAN

**DARIPADA : YB SENATOR PUAN RITA SARIMAH
ANAK PATRICK INSOL**

TARIKH : 26 OKTOBER 2021 (SELASA)

SOALAN

PUAN RITA SARIMAH ANAK PATRICK INSOL minta **MENTERI PENGANGKUTAN** menyatakan impak pandemik COVID-19 ke atas pengendalian kargo dan kos perkapalan di Malaysia termasuk kedudukan pelabuhan-pelabuhan air dalam utama di Malaysia dari segi 'container throughput' berbanding pelabuhan-pelabuhan utama serantau dan dunia.

JAWAPAN

Tuan Yang di-Pertua,

Pelabuhan-pelabuhan di Malaysia terbahagi kepada tiga (3) kategori dan ianya adalah seperti berikut:

1. Pelabuhan Persekutuan;
2. Pelabuhan Negeri; dan
3. Pelabuhan milik persendirian.

Kebanyakan Pelabuhan Negeri adalah di Negeri Sabah dan Sarawak serta dikawal selia oleh Kerajaan Negeri masing-masing manakala pelabuhan persendirian ditadbir urus oleh entiti persendirian.

Terdapat sembilan (9) pelabuhan utama persekutuan dan daripada jumlah tersebut, dua (2) pelabuhan iaitu Pelabuhan Klang dibangunkan sebagai *National Load Centre* manakala Pelabuhan Tanjung Pelepas (PTP) dikenali sebagai *transshipment hub* bagi negara.

Pelabuhan Klang dan PTP telah berada di kedudukan 20 teratas Pelabuhan Kontena Dunia sejak tahun 2003. Statistik "*World Top 50 Container Ports*" yang dikeluarkan oleh *World Shipping Council* pada tahun 2020, Pelabuhan Klang berada di tangga ke-12 dengan pengendalian kontena sebanyak 13,244,423 *twenty-foot equivalent units* (TEUs) manakala PTP berada di tangga ke-15 dengan pengendalian kontena sebanyak 9,846,107 TEUs.

Bagi pengendalian kargo, pelabuhan-pelabuhan di Malaysia termasuk pelabuhan-pelabuhan di negeri Sabah dan Sarawak telah mencatatkan jumlah pengendalian kargo sebanyak 565.844 juta tan pada tahun 2020 berbanding 595.236 juta tan pada tahun 2019, iaitu penurunan sebanyak 4.94%. Manakala, bagi pengendalian kontena pula, pelabuhan-pelabuhan utama di Malaysia telah mencatatkan jumlah pengendalian kontena atau '*container throughput*' sebanyak 26.68 juta TEU pada tahun 2020 berbanding 26.42 juta TEU pada tahun 2019, iaitu penurunan sebanyak 0.98%. Hal ini menunjukkan bahawa meski pun berlaku

SOALAN NO. 28

penurunan dalam jumlah pengendalian kargo dan kontena di pelabuhan-pelabuhan utama negara, penurunan ini adalah disebabkan oleh pandemik COVID-19 di mana situasi yang sama turut berlaku di pelabuhan-pelabuhan lain di dunia.

Walau bagaimanapun, adalah dijangkakan bahawa situasi akan kembali pulih dan rancak dalam masa terdekat ini memandangkan kebanyakan sektor ekonomi mula dibuka semula di peringkat Malaysia dan global.

Bagi sektor perkapalan pula, gelombang tidak menentu berikutan pandemik Covid-19, selain harga minyak mentah yang rendah, telah menyebabkan perniagaan maritim dan rantai bekalan terganggu serta menjadikan iklim perniagaan mencabar dalam industri dan menjejaskan pembangunan ekonomi dan kesejahteraan sosial dalam jangka masa panjang. Syarikat perkapalan pula mengalami kerugian besar akibat kekurangan kargo atau kapal yang terbiar atau tidak bergerak. Kos operasi seperti caj denda lewat, penalti, pembayaran pinjaman, kos anak kapal dan semua ini telah memberi impak kepada kebanyakan aliran tunai syarikat. Tambahan pula, tanpa mengecilkan operasi semasa Perintah Kawalan Pergerakan (PKP) yang dilaksanakan oleh kerajaan, syarikat perkapalan mengalami potensi purata kerugian jangka pendek antara RM15 juta dan RM30 juta bergantung kepada saiz mereka disebabkan penyusutan hasil, dan kerugian itu dijangka dua kali ganda dalam jangka panjang.

Tambahan pula, kadar penghantaran (*freight rates*) menjadi lebih tinggi kerana ketidakseimbangan permintaan dan penawaran serta kekurangan kontena kosong. Ini menyebabkan lonjakan permintaan untuk slot di kapal serta kadar pengiriman menjadi lebih tinggi. Hal sedemikian berlaku kerana covid-19 dan kesannya adalah terhadap risiko utama aliran perdagangan global yang mempengaruhi penawaran dan permintaan barang.

Pengirim (*Shipper*) pula menghadapi masalah kekurangan kapasiti kapal dan ini menyebabkan kenaikan kos pengangkutan. Pengirim (*Shipper*) dikenakan pelbagai surcaj peralatan dan kesesakan termasuk

SOALAN NO. 28

surcaj kesesakan pelabuhan, yuran penyelenggaraan peralatan dan surcaj peralatan defisit yang dikenakan oleh talian penghantaran. Kos penghantaran yang melambung tinggi pula disumbangkan oleh beberapa faktor, termasuk ledakan ekonomi China pasca pandemik ekoran permintaan yang meningkat berikutan rangsangan kewangan dan kesesakan di pelabuhan laut utama. Hal ini menyebabkan kadar penghantaran dan pengiriman meningkat yang secara tidak langsung meningkatkan kos perkapalan.